

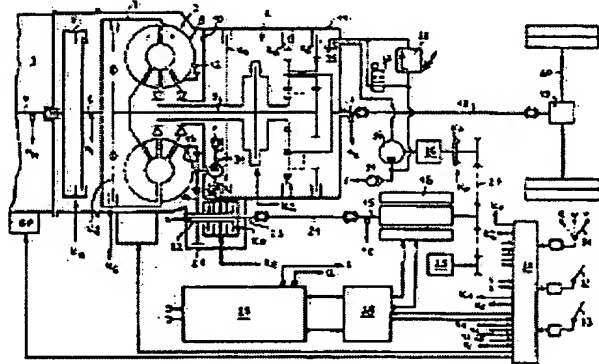
## Hybrid electric motor-IC engine-powered car - has ring gear on impeller of torque converter so that electric motor can drive wheels through gearbox

**Patent number:** DE4225315  
**Publication date:** 1994-02-03  
**Inventor:** HAGIN FAUST DIPL ING (DE); DREWITZ HANS DIPL ING (DE); THUOT HUBERT DIPL ING (DE)  
**Applicant:** MAN NUTZFAHRZEUGE AG (DE)  
**Classification:**  
- **International:** B60K17/06; B60K6/04; B60K41/28; B60K25/04; A62C27/00  
- **European:** B60K6/04; B60K17/06; B60K25/02  
**Application number:** DE19924225315 19920731  
**Priority number(s):** DE19924225315 19920731

### Abstract of DE4225315

The hybrid vehicle drive has a drive train comprising an IC engine, automatic gearbox with fluid torque converter and a second engine in the form of an electric motor driven by a battery, charged from a generator during operation with the IC engine. An impeller of the torque converter has a ring gear meshing with further gears which connect it to an auxiliary clutch so that it can be driven by the electric motor. The gearbox also has a bypass coupling so that during electric drive, the fluid torque converter is disconnected. The power-assisted steering pump is permanently connected to the electric motor but other items are only coupled to it when needed.

**ADVANTAGE** - Compact through use of gearbox by both drives and highly efficient through reduction of slip losses.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



DEUTSCHES  
PATENTAMT

Offenlegungsschrift  
DE 42 25 315 A 1

21 Aktenzeichen: P 42 25 315.2  
22 Anmeldetag: 31. 7. 92  
43 Offenlegungstag: 3. 2. 94

51 Int. Cl. 5:  
B 60 K 17/06  
B 60 K 6/04  
B 60 K 41/28  
B 60 K 25/04  
// A62C 27/00

DE 42 25 315 A 1

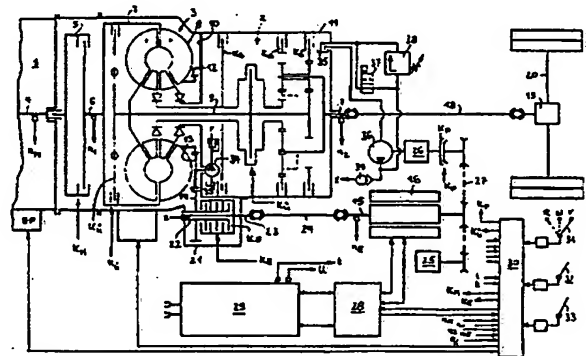
71 Anmelder:  
MAN Nutzfahrzeuge AG, 80995 München, DE

72 Erfinder:  
Hagin, Faust, Dipl.-Ing., 8000 München, DE; Drewitz,  
Hans, Dipl.-Ing. (FH), 8000 München, DE; Thudt,  
Hubert, Dipl.-Ing., 8039 Puchheim, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

64 Hybrid-Antrieb für Fahrzeuge

67 Die Erfindung betrifft einen Hybrid-Antrieb für Fahrzeuge, mit einem mit Rädern verbundenen Antriebsstrang, umfassend eine Wärmekraftmaschine (1), ein automatisches Lastschaltgetriebe (2) mit hydrodynamischem Wandler (3) und eine alternativ zur oder gemeinsam mit der Wärmekraftmaschine (1) betreibbare, im Generatorbetrieb eine Batterie (29) speisende oder als Motor betreibbare Elektromaschine (16), und mit vom Antriebsstrang her antreibbaren Nebenaggregaten.  
Dabei ist erfindungsgemäß die Glocke (8) der Hydrowandler-Pumpe P mit einem Ritzel (12) bestückt, an der ein Nebenabtrieb (13, 14) angeschlossen ist, über den durch eine schaltbare Kupplung ( $K_E$ ) die Welle (15) der Elektromaschine (16) zumindest in bestimmten Betriebsbereichen mit dem Antriebsstrang verbunden ist. Außerdem hat in das automatische Lastschaltgetriebe (2) eine Wandlerüberbrückungskupplung ( $K_U$ ), mit der der Hydrowandler (3) insbesondere bei rein elektromotorischem Betrieb des Fahrzeugs überbrückbar ist, um Schleppverluste zu vermeiden. Zu diesem Zweck ist auch die Antriebs-Verbindung zwischen Hydrowandler (3) und Wärmekraftmaschine (1) durch eine zwischengeschaltete Kupplung ( $K_M$ ) unterbrechbar bzw. die übertragbare Antriebskraft reduzierbar.



DE 42 25 315 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 12. 93 308 085/322

8/53

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Hybrid-Antrieb für Fahrzeuge mit Merkmalen entsprechend dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Die Erfindung geht aus von einem Stand der Technik gemäß der DE 23 45 018 A1. Diese bekannte Hybrid-Antriebseinrichtung ist getriebetechnisch relativ aufwendig, insbesondere was den Antrieb der Nebenaggregate des Fahrzeuges anbelangt, so daß insgesamt ein verhältnismäßig großer Bauraum für die Unterbringung der gesamten Aggregate notwendig ist. Dieser Bauraum steht in vielen Fahrzeugen jedoch nicht zur Verfügung. Darüber hinaus ist beim Betrieb der Elektromaschine als Motor nur ein relativ niedriger Wirkungsgrad erzielbar, da nicht nur der hydrodynamische Wandler, sondern auch die Teile des relativ komplexen Nebenabtriebes für die Nebenaggregate mitgeschleppt werden muß.

Eine andere Art von Hybrid-Antrieb für ein Fahrzeug ist aus der DE 40 41 117 A1 bekannt. Diese Lösung baut auf einem herkömmlichen Antriebsstrang auf, der eine Wärmekraftmaschine, ein herkömmliches Klauen- bzw. Synchron-Schaltgetriebe und eine dazwischen angeordnete Kupplung aufweist. Naturgemäß ist beim Schalten der Gänge dieses Getriebes eine Zugkraftunterbrechung notwendig, um die Synchronisierung der miteinander in Eingriff zu bringenden Getriebeglieder zu bewerkstelligen. Das hieraus resultierende Leistungsloch beeinträchtigt die Fahrdynamik insbesondere dann, wenn das Fahrzeug rein elektromotorisch betrieben wird. Durch eine entsprechende Automatisierung der Gangschaltungen läßt sich zwar der Zeitraum der Zugkraftunterbrechung während einer Gangschaltung minimieren, jedoch nicht ganz vermeiden.

Es ist daher Aufgabe der Erfindung, einen Hybridantrieb für Fahrzeuge der gattungsgemäßen Art so auszubilden, daß einerseits wenig Bauraum für die Unterbringung von dessen Aggregaten notwendig und andererseits auch ein höherer Wirkungsgrad durch entsprechende Reduzierung der Schleppverluste erzielbar ist.

Diese Aufgabe ist bei einem Hybridantrieb der gattungsgemäßen Art erfindungsgemäß durch dessen Ausgestaltung mit Merkmalen entsprechend dem Kennzeichen des Anspruchs 1 gelöst.

Vorteilhafte Ausgestaltungen dieser Lösung sind in den Unteransprüchen angegeben.

Dadurch, daß der Nebenabtrieb, über den durch eine schaltbare Kupplung die Welle der Elektromaschine zumindest in bestimmten Betriebsbereichen mit dem Antriebsstrang verbunden ist, unmittelbar an der Glocke der Hydrowandler-Pumpe über ein dort gegebenes Ritzel angeschlossen ist, kann der Nebenabtrieb selbst äußerst einfach und auch im Hinblick auf eine gedrängteste Bauweise gestaltet werden. Außerdem ermöglicht diese erfindungsgemäße Art der Anordnung und Gestaltung des Nebenabtriebes eine sehr variable antriebsmäßige Anbindung der Nebenaggregate des Fahrzeuges. Dadurch, daß ein automatisches Lastschaltgetriebe verwendet wird, das auch über eine Wandlerüberbrückungskupplung verfügt, mit der der Hydrowandler insbesondere bei rein elektromotorischen Betrieb des Fahrzeuges überbrückbar ist, lassen sich auch die Schleppverluste minimieren und eine Kraftübertragung mit hohem Wirkungsgrad erzielen. Hierzu trägt auch das Vorsehen einer Kupplung zwischen Hydrowandler und Wärmekraftmaschine bei.

Nachstehend ist die erfindungsgemäße Lösung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungs-

beispiels noch näher erläutert.

Die Hybrid-Antriebseinrichtung des Fahrzeuges weist eine Wärmekraftmaschine 1, z. B. einen Dieselmotor mit Einspritzpumpe EP, und ein automatisches Lastschaltgetriebe 2 herkömmlicher Bauart mit hydrodynamischem Wandler 3 auf. Zwischen Hydrowandler 3 und Wärmekraftmaschine 1 ist eine schaltbare Kupplung  $K_M$  vorgesehen, mit der die Verbindung zwischen Hydrowandler 3 und Wärmekraftmaschine 1 unterbrechbar bzw. die zu übertragende Antriebskraft zumindest reduzierbar ist. Wärmekraftmaschine 1, Kupplung  $K_M$ , Hydrowandler 3 und Automatikgetriebe 2 sind in dieser genannten Reihenfolge in Reihe hintereinander direkt unmittelbar aneinander angrenzend zusammengebaut, so daß sich diesbezüglich ein äußerst kompaktes Einbauelement ergibt. Die Welle 4 der Wärmekraftmaschine 1 ist dabei mit der Eingangswelle 5 der Kupplung  $K_M$  verbunden, während deren Ausgangswelle 6 mit einem Hohlrad 7 und über dieses fest mit der Glocke 8 der Hydrowandler-Pumpe P verbunden ist. Die Verbindung zwischen der Turbine T des Hydrowandlers 3 und der Eingangswelle 9 des Automatikgetriebes 2 ist durch eine Wandlerüberbrückungskupplung  $K_O$  schließbar und unterbrechbar. An der Ausgangswelle 17 des Automatikgetriebes 2 ist über einen Gelenkwellenstrang 18 das Ausgleichsdifferential 19 einer angetriebenen Achse 20 angeschlossen.

Die mit geringem Abstand vor der vorderen Stirnwand 10 des Getriebegehäuses 11 angeordnete Glocke 8 der Hydrowandler-Pumpe P ist mit einem Ritzel 12 bestückt, an der ein vorzugsweise aus zwei miteinander kämmenden Zahnrädern 13, 14 bestehender Nebenabtrieb angeschlossen ist, über den durch eine schaltbare Kupplung  $K_E$  die Welle 15 einer Elektromaschine 16 verbindbar bzw. zumindest in bestimmten Betriebsbereichen mit dem Antriebsstrang verbunden ist. Dabei ist das eine mit dem an der Pumpenglocke 8 gegebenen Ritzel 12 kämmende Zahnrad 13 an der vorderen Stirnwand 10 des Getriebegehäuses 11 gelagert, während das andere Zahnrad 14 zusammen mit der schaltbaren Kupplung  $K_E$  in einem seitlich am Getriebegehäuse 11 angeflanschten Gehäuse 21 untergebracht ist. Dabei ist das Zahnrad 14 fest mit der Eingangswelle 22 der Kupplung  $K_E$  verbunden, während deren Ausgangswelle 23 über einen Gelenkwellen-Strang 24 mit der Welle 15 der Elektromaschine 16 verbunden ist. Die Elektromaschine ist auf eine Leistung ausgelegt, die vorzugsweise kleiner als die Hälfte jener der Wärmekraftmaschine 1 ist.

Für die fahrzeuginternen Nebenaggregate, wie Lüfter, Luftpresser, Hydraulikpumpen und dergleichen, gibt es verschiedene Möglichkeiten der Anbindung an diese Hybrid-Antriebseinrichtung. So kann beispielsweise zumindest ein Teil dieser Nebenaggregate über einen rein mechanischen oder hydrostatische mechanischen Triebstrang an der das zweite Zahnrad 14 des Nebenabtriebes tragenden Eingangswelle 22 der Kupplung  $K_E$  angeschlossen sein, mit der Folge, daß die Antriebsleistung für diese Nebenaggregate somit von der Wärmekraftmaschine 1 und/oder der Elektromaschine 16 her bereitstellbar ist. Dieser Fall ist in der Zeichnung nicht dargestellt. Dort ist eine andere Version dargestellt, bei der zumindest ein Teil der Nebenaggregate, gezeigt sind eine Lenkhilfepumpe 25 und ein Luftpresser 26, von der Welle 15 der Elektromaschine 16 her über einen Triebstrang 27 antreibbar sind. Dabei ist vorzugsweise jener Teil der Nebenaggregate, deren Betrieb immer sichergestellt sein muß, wie jener der Lenkhilfepumpe 25, permanent mit der Elektromaschinen-

welle 15 verbunden, während ein anderer Teil der Nebenaggregate, wie der Luftpresse 26, deren Betrieb nicht permanent erforderlich ist, nur bei Bedarf an die Elektromaschinen-Welle 15 ankuppelbar ist. Im dargestellten Beispiel ist zur Zu- und Abschaltung des Luftpessers 26 eine Kupplung  $K_P$  in den Triebstrang 27 zwischen Elektromaschinen-Welle 15 und Luftpresse-Welle eingebaut. Vorzugsweise sind die am Nebenabtrieb 13, 14 angeschlossenen Nebenaggregate unter Last an den Antriebsstrang zuschaltbar.

Für den Fall, daß es sich bei dem Fahrzeug um ein Müllsammelfahrzeug, Kipper-Lastkraftwagen, Verteiler-Lkw mit Hubplattform, Feuerwehrfahrzeug mit ausfahrbarer Leiter und dergleichen, also um ein Fahrzeug handelt, das eine Arbeitshydraulik mit zugehörigem Pumpenaggregat für Heben, Senken, Pressen und dergleichen, aufweist, kann das Pumpenaggregat durch eine schaltbare Kupplung über den Triebstrang 27 mit der Elektromaschinen-Welle 15 verbunden werden und ist dann entweder allein von der Elektromaschine 16 her oder bei entsprechendem Bedarf auch zusammen von Wärmekraftmaschine 1 und Elektromaschine 16 mit Antriebsleistung versorgbar.

Das automatisierte Lastschaltgetriebe 2 verfügt über eine eigene Ölversorgung für die zur Schaltung der Schaltstufen notwendige Betätigung getriebeinterner Schaltkupplungen  $K_G$ . Hierzu ist eine beispielsweise an der Welle des Zahnrades 13 angeschlossene Servopumpe 34 vorgesehen, die Öl aus einem getriebeeigenen Reservoir 35 saugt und in angeschlossene Servoschaltkreise pumpt. Vorzugsweise dient einer dieser Servoschaltkreise auch zur Druckölversorgung der Kupplung  $K_G$ . Da die Servopumpe 34 abhängig von der Drehzahl  $n_1$  der Wärmekraftmaschine betrieben ist, könnte unter einer bestimmten Drehzahl, z. B.  $n_1 = 600$  1/min, die Druckölförderung der Servopumpe 34 nicht mehr für eine ordnungsgemäße Betätigung der getriebeinternen Schaltkupplungen  $K_G$  ausreichen. Um dies zu vermeiden, ist ein Hilfsdruckölversorgungssystem vorgesehen, mit einer Hilfsservopumpe 38, die von der Elektromaschine 16 über den Triebstrang 27 angetrieben wird und vorzugsweise an der Welle des Luftpessers 26 angeschlossen ist, somit über dessen Kupplung  $K_P$  ebenfalls außer Betrieb setzbar ist. Dies setzt bei Betriebsnotwendigkeit der Hilfsservopumpe 36 zwar einen Mitbetrieb des Luftpessers 26 voraus, jedoch kann über die Füllungssteuerung der Luftvorratsbehälter dieses entsprechend geregelt werden. Wenn andererseits ein Luftpressebetrieb notwendig, aber ein Hilfsservopumpenbetrieb unnötig ist, kann die Hilfsservopumpe 36 über ein dann entsprechend auf Durchlaß geschaltetes Magnetventil 37 in einen Rückflußkreis zum Reservoir 35 fördern, wobei aber ein in der Ausgangsleitung der Hilfsservopumpe 36 eingebautes, in deren Förderrichtung durchlässiges Rückschlagventil 39 die Aufrechterhaltung des Förderdruckes der Servopumpe 34 sicherstellt. Die ebenfalls wie die Servopumpe 34 aus dem Reservoir 35 saugende Hilfsservopumpe 36, deren Förderdruck durch ein Druckbegrenzungsventil 38 auf einen Absteuerdruck von beispielsweise 6 bar einstellbar ist, arbeitet immer dann, wenn die festgelegte Grenzdrehzahl von beispielsweise  $n_1 = 600$  1/min unterschritten ist und fördert Drucköl über das Rückschlagventil 39 in die an der Servopumpe 34 angeschlossenen Servoschaltkreise. Dies bedeutet, daß, wenn die Wärmekraftmaschine 1 über die Kupplung  $K_M$  vom Triebstrang abgekuppelt oder ganz stillgesetzt ist, bei rein elektromotorischem Antrieb aufgrund der betriebenen Hilfs-

servopumpe 36 auch bei sehr niedrigen Drehzahlen der Elektromaschinen-Welle 15 die Druckölversorgung des Getriebes 2 sichergestellt und durch Betätigung der Schaltkupplungen  $K_G$  direkt geschaltet werden kann.

Der Elektromaschine 16 ist eine Regeleinrichtung 28 zugeordnet, die deren Betrieb hinsichtlich Abschalten und Anlassen und Drehzahleinstellung sowohl für Motor- als auch Generatorbetrieb regelt. Im Generatorbetrieb wird von der Elektromaschine 16 eine Batterie 29 gespeist, die wiederum als Energiequelle für die Elektromaschine 16 dient, wenn diese als Motor betrieben wird.

Darüber hinaus ist eine systemeigene elektronische Betriebssteuereinrichtung — Bordcomputer bzw. Fahrzeugrechner 30 — vorgesehen, die den Betrieb der Wärmekraftmaschine 1 und der Elektromaschine 16 — letzterer über die Regeleinrichtung 28 — regelt und außerdem auch das Schalten aller antriebssysteminternen vorhandenen Kupplungen  $K_M$ ,  $K_U$ ,  $K_E$ ,  $K_P$ ,  $K_G$  und dergleichen sowie die Einstellung des Automatikgetriebes 2 steuert, und zwar per Programm auf Vorgaben des Fahrers durch Betätigung von Vorwählhebel 31, Fahrpedal 32 und Bremspedal 33 hin durch Vergleich von erfaßten Istwerten mit eingespeicherten Sollwerten/Kennfelddaten.

Der Fahrer hat aufgrund dieser Gegebenheiten zunächst die Fahrtrichtung mittels des Vorwählhebels 31 vorzuwählen, dann auf den Fahrbetrieb aber nur noch eine Einflußnahmemöglichkeit über das Fahrpedal 32 und Bremspedal 33, das weitere regelt die Betriebssteuereinrichtung 30 im Sinne eines fahrsituationspezifischen Wechselspiels zwischen Wärmemaschinenbetrieb und/oder Elektromaschinenbetrieb mit entsprechenden Getriebeeinstellungen, Nutzbremsungen mit Bremsenergiertückgewinnung, Maschinenabschaltungen und -Wiederanlassungen (Wärmekraftmaschinenanwerfen über motorisch betriebene Elektromaschine 16) sowie Ladung der Batterie 29 auch im Wärmekraftmaschinenbetrieb mit im Ergebnis minimalen Emissions- oder Verbrauchswerten seitens der Wärmekraftmaschine 1.

Aufgrund dieses extrem hohen Automatisierungsgrades ist es erforderlich, daß die Betriebssteuereinrichtung 30 mit einer Vielzahl unterschiedlichster Istwert-Daten gespeist wird, die ihr einen entsprechenden Rückschluß auf den Betrieb von Wärmekraftmaschine 1 und Elektromaschine 16 sowie den erforderlichen Leistungsbedarf am Antriebsstrang des Fahrzeugs ermöglicht. Als Beispiele sind hier erwähnt die Istzahl  $n_M$  der Motorwelle 4,  $n_1$  der Ausgangswelle 6 der Kupplung  $K_M$ ,  $n_2$  der Getriebeausgangswelle 17,  $n_E$  der Elektromaschinen-Welle 15, ferner die Spannung  $U$  der Batterie 29 und deren Gasungstemperatur  $t$ , der Druck  $P_X$  in den Servoschaltkreisen für Betätigung Kupplungen  $K_G$ .

Aufgrund der ihr zugeführten Daten initiiert die Betriebssteuereinrichtung 30 beispielsweise einen gemeinsamen Betrieb der Wärmekraftmaschine 1 und der Elektromaschine 16 als Motor in unteren Getriebestufen dann, wenn dies zum Anfahren und Beschleunigen oder zur Langsamfahrt in schwierigem Gelände notwendig ist. Ein Wechsel auf alleinigen motorischen Betrieb der Elektromaschine 16 ebenfalls in unteren Getriebestufen des Automatikgetriebes 2 wird bei Erreichen einer bestimmten unteren Fahrgeschwindigkeitsschwelle initiiert und bleibt bis zu einer bestimmten, festgelegten oberen Geschwindigkeitsschwelle aufrechterhalten. Dieser Geschwindigkeitsbereich ist ein Indiz für einen Fahrbetrieb in innerörtlichen bzw. emissionsgefährdeten Bereichen. Bei Überschreiten der besagten oberen

Geschwindigkeitsschwelle wird ein Wechsel in einen ausschließlichen Betrieb der Wärmekraftmaschine 1 initiiert, wobei das Anwerfen der Wärmekraftmaschine 1 über die Elektromaschine 16 bewirkt wird, welche nach erfolgter und als erfolgreich erkannter Anlassung abgeschaltet wird. Das Abschalten der Elektromaschine 16 unterbleibt jedoch, wenn ein Laden der Batterie 29 notwendig ist. In diesem Fall wird die Elektromaschine 16 als Generator geschaltet und von der Wärmekraftmaschine 1 her über den Hydrowandler 3 und den besagten Nebenantrieb 13, 14,  $K_E$  24 angetrieben. Der Betrieb der Elektromaschine 16 als Generator von der Wärmekraftmaschine 1 her erfolgt grundsätzlich immer dann, wenn der Betriebssteuereinrichtung 30 ein Absinken der Batteriespannung  $U$  unter einen zulässigen Grenzwert signalisiert wird. Außerdem wird die Gasungstemperatur  $t$  der Batterie 29 als Regelkriterium herangezogen, um die Ladung der Batterie 29 zu stoppen. Ein Generatorbetrieb der Elektromaschine 16 wird außerdem bei jedem Bremsvorgang ausgelöst, um die anfallende Bremsenergie in eine entsprechende Ladung der Batterie 3 umzusetzen.

Eine Überbrückung des Hydrowandlers 3 durch entsprechende Schaltung der Wandlerüberbrückungskupplung  $K_O$  sowie ein Öffnen der Kupplung  $K_M$  wird zumindest immer dann initiiert, wenn die Elektromaschine 16 alleine für den Antrieb des Fahrzeuges oder der Nebenaggregate oder beim Bremsen als Generator geschaltet wirksam ist. Auf diese Weise lassen sich Schleppverluste sowohl im Motor- als auch Generatorbetrieb derselben minimieren.

#### Patentansprüche

1. Hybridantrieb für Fahrzeuge, mit einem mit Rädern verbundenen Antriebs-Strang, umfassend eine Wärmekraftmaschine (1), ein automatisches Lastschaltgetriebe (2) mit hydrodynamischem Wandler (3) und eine alternativ zur oder gemeinsam mit der Wärmekraftmaschine betreibbare, im Generatorbetrieb eine Batterie speisende oder als Motor betreibbare Elektromaschine, und mit vom Antriebsstrang her antreibbaren Nebenaggregaten (25, 26), dadurch gekennzeichnet, daß die Glocke (8) der Hydrowandler-Pumpe (P) mit einem Ritzel (12) bestückt ist, an der ein Nebenantrieb (13, 14) angeschlossen ist, über den durch eine schaltbare Kupplung ( $K_E$ ) die Welle (15) der Elektromaschine (16) zumindest in bestimmten Betriebsbereichen mit dem Antriebsstrang verbunden ist, daß das automatische Lastschaltgetriebe (2) eine Wandlerüberbrückungskupplung ( $K_O$ ) hat, mit der der Hydrowandler (3) insbesondere bei rein elektromotorischem Betrieb des Fahrzeugs überbrückbar ist, und daß die Antriebs-Verbindung zwischen Hydrowandler (3) und Wärmekraftmaschine (1) durch eine zwischengeschaltete Kupplung ( $K_M$ ) unterbrechbar bzw. antriebskraftmäßig reduzierbar ist.
2. Hybridantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Teil der Nebenaggregate (25, 26) von der Welle (15) der Elektromaschine (16) her angetrieben ist.
3. Hybridantrieb nach den vorhergehenden Ansprüchen, dadurch gekennzeichnet, daß die Nebenaggregate unter Last zuschaltbar sind.
4. Hybridantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Teil der Nebenaggregate, beispielsweise die Lenkhilfe-

pumpe (25), permanent mit der Welle (15) der Elektromaschine (16) getrieblich verbunden ist, während ein anderer Teil der Nebenaggregate, wie Luftpressor (2) und dergleichen, nur bei Bedarf an die Elektromaschinen-Welle (15) ankuppelbar ist.

5. Hybridantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Nebenantrieb aus zwei miteinander kämmenden Zahnrädern (13, 14) besteht, von denen das eine (13) mit dem an der Pumpenglocke (8) gegebenen Ritzel (12) kämmt und neben der Pumpenglocke (8) an der Stirnseite (10) des Automatikgetriebes (2) gelagert ist, während das andere (14) in einem seitlich am Getriebegehäuse (11) des Automatgetriebes (2) angeflanschten Gehäuse (21) zusammen mit der schaltbaren Kupplung ( $K_E$ ) untergebracht ist, und daß die Ausgangswelle (23) der Kupplung ( $K_E$ ) über einen Gelenkwellenstrang (24) mit der Elektromaschinen-Welle (15) verbunden ist.

6. Hybridantrieb nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Teil der Nebenaggregate des Fahrzeugs über einen an der Achse (22) des zweiten Ritzels (14) des Nebenantriebes (13, 14) angeschlossenen, rein mechanischen oder hydrostatisch-mechanischen Triebstrang — somit von der Wärmekraftmaschine (1) und/oder der Elektromaschine (4) her — mit Antriebsleistung versorgbar ist.

7. Hybridantrieb nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß im Falle dessen Einsatz in einem Fahrzeug wie Müllsammelfahrzeug, Kipper-Lastwagen, Verteiler-Lkw mit Hubplattform, Feuerwehrfahrzeug mit ausfahrbarer Leiter usw., das eine Arbeitshydraulik mit zugehörigem Pumpenaggregat für Heben, Senken, Pressen und dergleichen aufweist, dieses Pumpenaggregat über eine schaltbare Kupplung an den mit der Elektromaschinen-Welle (15) verbundenen Triebstrang (27) anschließbar ist.

8. Hybridantrieb nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch eine Regeleinrichtung (28), die den Betrieb der Elektromaschine (16) hinsichtlich Abschalten und Anlassen und Drehzahleinstellung für Motor- und Generatorbetrieb regelt, und eine systemeigene elektronische Betriebssteuereinrichtung (Bordcomputer bzw. Fahrzeugrechner 30), die den Betrieb der Wärmekraftmaschine (1) und der Elektromaschine (16) — letzterer über die Regeleinrichtung (28) — regelt und außerdem auch das Schalten aller antriebsstranginternen vorhandenen Kupplungen ( $K_M$ ,  $K_O$ ,  $K_E$ ,  $K_P$ ) sowie die Einstellung des Getriebes (2) steuert, und zwar per Programm auf Vorgaben des Fahrers durch Betätigung von Vordahlhebel (31), Fahrpedal (32), und Bremspedal (33) hin durch Vergleich von erfaßten Istwerten mit eingespeicherten Sollwerten/Kennfelddaten.

9. Hybridantrieb nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß aufgrund entsprechender Steuerung und Regelung die Elektromaschine (16) nur im niedrigen Fahrgeschwindigkeitsbereich bzw. bis zu einer diesbezüglich vorgegebenen Geschwindigkeitsgrenze als Motor allein oder zusammen mit der Wärmekraftmaschine (1) wirkt.

10. Hybridantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Wärmekraftmaschine (1), die Kupplung ( $K_M$ ), der Hydrowandler (3) und das Automatikgetriebe (2) in dieser genannten Reihenfolge hintereinander in Reihe jeweils unmittelbar aneinander angrenzend zusammengebaut sind.

11. Hybridantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der getriebeinternen, über Servoschaltkreise die getriebeinternen Schaltkupplungen ( $K_G$ ) für Betätigung mit Drucköl versorgenden Servopumpe (34) ein Hilfsdruckölversorgungssystem zugeordnet ist, mit einer aus dem gleichen Reservoir (35) saugenden Hilfsservopumpe (36), die bei Unterschreiten einer bestimmten Grenzdrehzahl von  $n_1$  = beispielsweise 600 1/min der Wärmekraftmaschinenwelle 4 — bei über Kupplung ( $K_M$ ) abgekuppelter oder ganz stillgesetzter Wärmekraftmaschine (1) und dann rein elektromotorischem Antrieb durch die Elektromaschine (16) — aktiviert wird und dann die an der Servopumpe (34) angeschlossenen Servoschaltkreise mit Drucköl für direktes Schalten der getriebeinternen Schaltkupplungen ( $K_G$ ) auch bei niedrigsten Drehzahlen der Elektromaschinenwelle (15) versorgt.

12. Hybridantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Leistung der Elektromaschine (16) auf kleiner/gleich  $1/2$  der Leistung der Wärmekraftmaschine (1) ausgelegt ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

25

30

35

40

45

50

55

60

65

